INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

27a jaro | JULIO-AŬGUSTO 1975 | N-ro 4

Vartrajno sur la Tauern-linio (foto ÖBB)

HONORO AL LA IFEF-VETERANOJ

Dum la fermo de la 27-a IFEF-kongreso en KLAGENFURT (Aŭstrio), la prezidanto, s-ro GIESSNER, prezentis al la kongresanoj 3 el la kunfondintoj de la Federacio.



La bildo montras ilin. La prezidanto, en blanka ĉemizo, staras antaŭ ili kaj parolas ĉe la mikrofono.

Malantaŭe, de maldekstre:
S-ro HERVOUET - Francio
S-ro LOK - Nederlando
S-ro POLY - Francio

Al tiuj homoj, inter aliaj, ni ŝuldas multe, ĉar ne nur ili partoprenis la fondiĝon de IFEF en 1948, sed de post 30 jaroj, eĉ pli, ili neniam ĉesis kunlabori, agadi, varbadi, unuvorte labori vigle por ESPERANTO.

Ni rigardu ilin kun respekto; ni montru ilin kiel modeloj de persistemo kaj kuraĝo.

La Redaktoro

GRAVAJ ENHAVAĴOJ

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO - FEDERACIO

Sekretariejo: E. Kruse, D-6 Frankfurt (M)74, Wienerstrasse – 121, GERMANIO
Redaktoro: Guy Delaquaize, 52, rue L.-Gandillet, 78420 Carrières/Seine, FRANCIO
Bankkonto: Provinsbanken – DK 9800 – Hjørring – DANIO

LA AŬTOMOBILTRANSPORTADO
tra la fervoja Tauern-tunelo
Fakprelego de la 27a IFEF-kongreso, Villach, Majo 1975

I. La ALPOJ kiel impona baro por la trafiko.

La Alpoj estas la plej granda montaro en Eŭropo kaj situas kurbege 1200 km longa de la Mediteraneo ĝis la Danubo ĉe Vieno. Ĝi estas ega malhelpaĵo por la trafiko, nur kelkaj transpasejoj permesas al la homoj veturi al la alia flanko, kaj tion ankaŭ ofte nur dum la somero.
Jam la romanoj klopodis regi ĉiujn 21 gravajn transpasejojn pro militaj kaj komercaj kaŭzoj. La transirado de Hannibal tra la Alpoj, eĉ kun elefantoj, estas neforgesita. La ĝermanoj venkis la romanojn post venko super la alpaj cirkonstancoj. Dum la mezepoko komercaj stratoj estis konstruataj: St. Bernhard, Gotthard, Simplon, Brenner, Arlberg, Plöcken, Katschberg, Semmering. La komerco inter nordo kaj sudo ege kreskis, sed ankaŭ la militistoj uzis ilin. Ekzemple dum la jaro 1800, Napoleon kun 40.000 soldatoj marŝis trans St. Bernhard kaj venkis ĉe Marengo.
Kompreneble nur la invento de la fervojo ebligis amastransportadon kaj sufiĉan kontakton komercan, bedaŭrinde ankaŭ milit-taktikan, inter la nordaj kaj la sudaj landoj. La fervoja evoluado de la plej gravaj linioj estis laŭvice jena:

1854	Semmering-linio (Vieno-Trieste)
1867	Brenner-linio (Innsbruck-Verona)
1868	Kronprinz Rudolf-linio (Bruck/Mur-Villach)
1871	Mont Cenis-linio (Torino-Lyon)
1879	Pontebba-linio (Villach-Udine)
1882	Gotthard-linio (Zürich-Lugano)
1884	Arlberg-linio (Innsbruck-Feldkirch)
1906	Simplon-linio (Bern/Genf-Milano)
1906	Karawanken/Wocheiner-linio (Villach-Ljubljana)
1906	Pyhrn-linio (Linz-Selzthal)
1909	Tauern-linio (Salzburg-Villach)
1912	Karwendel-linio (Innsbruck-München)
1913	Lötschberg-linio (Bern-Brig)

La fervojo estas kvazaŭ la venko pri la alpa baro. Hodiaŭ ankaŭ multaj stratoj trapasas la Alpojn, sed ili suferas je la vintraj malfacilaĵoj kaj ne povas anstataŭi la fervojon, eble nur kompletigi ĝin. Baldaŭ ekestis ideoj, unuigi la avantaĝojn de la strato kaj fervojo. La ideo de aŭtomobil-transporto tra la fervojaj tuneloj estas evidenta pruvo de kunlaboro inter ambaŭ. Ĝi funkcias regule ĉe la tuneloj Mont Cenis, Gotthard, Simplon, Lötschberg kaj Tauern. Laŭ bezono ĝi ekzistas ankaŭ tra aliaj tuneloj, ekz. Arlberg.
Alia ideo de interrilato fervojo-aŭtomobilo estas transporto de aŭtoj laŭ grandaj distancoj, per t.n. "aŭtomobil-vojaĝtrajnoj". Ili estas uzataj precipe dum la someraj monatoj kaj volas eviti la por turistoj penan aŭtovojaĝon. Tiaj trajnoj venas el Nord-Germanio, Nederlando kaj Belgio. Preskaŭ ĉiuj havas Villach kiel celon, kelkaj pluveturas al Jugoslavio. Jam en 1962 oni konstatis, ke 15% de la germanaj aŭtomobilistoj uzus tiajn trajnojn, se ekzistus sufiĉe da ili. Pro tio la DB kaj ÖBB instalis aŭtomobil-trajnojn, unue inter Düsseldorf kaj Villach.

Dum somero 1962 la komenca sukceso estis 1224 transportitaj aŭtoj. Ĝis 1967 la nombro kreskis je 1000 aŭtoj jare.
Novaj aliĝoj ekestis el Hoek van Holland, Hamburg, Hannover, Hertogenbosch kaj Oostende. En 1969 jam "saltis" pli ol 10.000 aŭtomobiloj el Nord-Eŭropo al Karintio, sen penado por la posedantoj. Ĉiuj uzis la tunelon de Taŭern.
La ŝarĝado-kajo en Villach komence estis provizora; la aŭtoj elvagoniĝis ĉe la fronta vagono tra dekliva ŝpuro. Baldaŭ la malŝarĝado estis tro malrapida, pro tio oni konstruis apartan eksped-stacion en Villach-orienta, kiu estis preta en la monato majo 1974. Ankaŭ la vagonoj estis modernigataj, eĉ duetaĝaj.
Hodiaŭ ankaŭ ekzistas aliĝoj el Brussel, Münster, Dortmund, Kassel kaj Berlin. La jara transportado nun estas pli ol 13.000 aŭtomobiloj kun 38.000 personoj! Villach tiurilate estas superata nur de Avignon.
Kroma ideo estas transportado de ŝarĝaŭtomobiloj por forigi tiun trafikan malhelpaĵon de la stratoj. Tia eksperimento funkcias en Germanio, Svisio kaj en Aŭstrio ĉe la Arlberg-linio, eĉ kun vagonoj en Aŭstrio eltrovitaj (SGP). Bedaŭrinde la ekspedistoj ne volas akcepti ĝin, ĉar la aŭtomobilo kaj la ŝoforo kvazaŭ "ne laboras" dum la transportado, sed tamen devas esti pagataj. En Germanio oni veturigas tiujn trajnojn nokte ("noktosalto"); en la Alpoj la ideo bedaŭrinde ankoraŭ ne havas sufiĉe da sukceso.

II. Historio kaj tasko de la Taŭern-fervojo.

La unutraka linio trans la "Hohe Taŭern" interligas Sudgermanion, Salzburg, Supran Aŭstrion kaj la ĈSSR kun Karintio, Italio kaj Jugoslavio. Ĝia konstruado ekz. mallongigis la distancon inter Praha kaj Trieste de 924 km al 787 km. La konstrukomenco estis en 1901, la longo inter Schwarzach-St. Veit kaj Spittal/Millstättersee estas 80 km. La norda (salzburga) parto konsistas el du talusoj kun 25 ĝis 27 ‰. La unua parto kun kvar tuneloj leviĝas el la Salzach-valo al la valo de la Gasteiner-Ache. Poste laŭlonge de la monto-deklivo oni atingas la faman kuraclokon Bad Gastein. Inter Böckstein kaj Mallnitz troviĝas la dutraka granda tunelo. La suda (karintia) parto, de Mallnitz ĝis Spittal, kiu preskaŭ konstante malleviĝas kun 25 ‰, havas kvin imponajn viaduktojn kaj 12 tunelojn.
La 8,55 km longa granda tunelo antaŭvide estis konstruata dutraka. Ĝi havas deklivojn inter 2 kaj 4 ‰ kaj situas 1570 metrojn sub la montopinto. La konstrukomenco sub gvido de inĝ. Wurmb okazis la 6-an de julio 1901. Po tago oni atingis progreson je 4 ĝis 5 metroj per elektraj boriloj. La malfacilaĵoj estis grandaj, ekz. traborado de akvofontoj kun fluo ĝis 60 litroj sekunde, kiuj devis esti forkondukataj. La ŝton-temperaturo atingis 22,4° C; apartaj ventoliloj devis alkonduki freŝan aeron. Inter 1903 kaj 1904 la laboro interrompiĝis pro inundoj sur la alkondukaj transportstratoj. La tunelo estis finkonstruita la 23-an de januaro 1909, kaj la trajnoj traveturas ĝin ek de la 26-a de februaro 1909. En 1935 oni elektrigis la linion.
Tiu ĉi linio estas unu el la plej gravaj de la Aŭstraj Federaciaj Fervojoj (ÖBB). Ĝi havas la plej grandan trajndensecon de la mondo! Ekzemple ĝi transportas unutrake la saman kvanton kiel la dutraka linio tra Semmering. Jam en 1965 tie trafikis ĉiun tagon 40 pasaĝer- kej 30 vartrajnoj kun 20.000 tunoj kuntaraj. En 1969 jam veturis 55 pasaĝer- kaj 35 vartrajnoj kun 25.000 tunoj kuntaraj, maksimume 120 trajnoj tage. Grandan rolon ludas la transit-trafiko inter Germanio kaj Italio respektive Jugoslavio. Lastatempe la trafiko inter Svisio kaj

Jugoslavio ankaŭ okazas tra Taŭern pro la strikaj cirkonstancoj en Italio. Dum decembro trafikas pli ol 50 ekstratrajnoj por la jugoslavaj kaj turkaj gast-laboristoj. Speciale por la trafiko sur Taŭern la ÖBB aĉetis plej fortajn Thyristor-lokomotivojn en Svedio.
Kompreneble la unutrakeco estas bedaŭrinda malhelpado. Pro tio ĉiuj novaj relvojaj konstruaĵoj estas dutrakaj. La celo estas dutraka fervojo inter Schwarzach kaj Villach, kompreneble giganta entrepreno kaj malproksima celo. Sed la paŝoj tien okazas flue, momente sur la suda parto: en 1971 estis finkonstruata ponto 377 metrojn longa ĉe Pfaffenberg-Zwenberg. En 1974 okazis la solena inaŭguro de la Falkenstein-parto. La ponto estas 396 metrojn longa, 75 metrojn alta kaj kostis 91 milionojn da ŝilingoj. Per tio entute 672 metrojn longaj tuneloj fariĝis superfluaj. Nova dutraka ponto nun estas komencita: la 154 m longa Windischgraben-ponto kun 112 milionoj da ŝilingoj. Tiuj planoj estas evidenta pruvo pri la graveco de Taŭern-fervojo.

III. La eblecoj de la aŭtomobil-trafiko trans la montaro Hohe Taŭern.

La interligo de Salzburg al Karintio estas nuntempe per tri stratoj kaj unu fervojo.

a. La Grossglockner – altalpa strato kondukas de Zell am See al okcidenta Karintio respektive orienta Tirolo. Ĝi estis konstruata en 1936 de inĝeniero Wallack kaj havas krom la transpasado la taskon, konduki la turistojn kiel eble plej proksimen al la plej alta monto de Aŭstrio: la Grossglockner (3797 m). De granda parkloko oni senpene piediras al la glaciejo Pasterze. La strato atingas altecon de 2575 m kaj estas 70 km longa (de Bruck ĝis Winklern). La aŭtomobilisto devas doni paspagon por la uzado de la strato. Dum la vintro ĝi estas fermita.
b. La Felbertauernstrato interligas Mittersill kun Lienz en Orient-Tirolo; ĝi estas plej mallonga ligo inter München kaj Karintio (tra Zell am See). La plej alta punkto estas 1640 m, en la mezo kondukas strata tunelo 5,2 km longa tra la montaro. La linio estas 64 km longa, finkonstruita en la jaro 1967, do la plej nova transpasado de la Hohe Taŭern. La aŭtomobilisto devas doni paspagon. La strato estas uzebla preskaŭ la tutan vintron.
c. La Radstätter Taŭern- kaj Katschberg-strato devas konduki tra du transpasejoj: Radstätter Taŭern (1641 m) kaj Katschberg (1738 m). Inter la du punktoj oni "perdas" altecon de 660 m dum la traveturado de la pejzaĵo Lungau. La deklivoj estas grandaj; pli ol 20%. La longeco de la strato estas eĉ 114 km, do la plej longa vojo tra la montaro. Oni ne bezonas pagi, sed la penado por la aŭtomobilisto estas ega. Pro tio oni nun konstruas t.n. "Autobahn", sed ties kostoj estas gigantaj. Laŭ la planoj la inaŭguro estos en 1980. Dum la vintro la strato kelkfoje estas interrompata.
d. La strato paralela al la Taŭern-fervojo venas el la Salzach-valo de Lend kaj finiĝas ĉe Böckstein. La daŭrigo trans la montaro estas ĉe Mallnitz kaj kondukas al la Möll-valo ĉe Obervellach. La longo estas 49 km, sed mankas ĉ. 8 km en la mezo. Tiun ĉi problemon solvas la fervojo per la aŭtotransportado. Pro la kreskado de la strata trafiko oni kelkfoje timis, ke la fervojo ne konstante kapablus transporti la amason de la aŭtomobiloj. Tial en 1961 oni studis projekton de strato-tunelo apud la fervoja, proksimume 5,3 km longa. La kapacito estus po 1000 veturiloj hore, la kostoj (laŭ 1961) ĉ 500

milionoj da ŝilingoj. Tiu konkurado instigis la ÖBB, plibonigi konstante sian transportkapablecon. Hodiaŭ oni ne plu aŭdas ion pri la stratotunelo. Ĝi kreus ankaŭ novan problemon: la strato norde kaj sude ne povus akcepti tian amason, precipe da ŝarĝaŭtomobiloj, do novaj kostoj, kaj samtempe la fervojo stagnus . . .
Do, la strato uzanta la fervojan tunelon, estas la plej mallonga ligilo, sendependa de vintraj obstakloj, inter Salzburg (München) kaj Villach (Jugoslavio). Ĝi preskaŭ ne estas tro dekliva, do ne peniga. La kapableco sufiĉas laŭ la trafika bezono, eĉ dum la somero oni devas atendi ne pli ol 30 minutojn.

IV. La evoluado de la aŭtomobil-transporto.

La unuaj aŭtomobiloj uzis la tunelon jam en 1920. Kompreneble tiam ekzistis nur malmultaj aŭtomobiloj kaj la transportado okazis simple, sen helpiloj, sen aparta horaro. Dum la jaroj antaŭ la dua mondmilito la aŭtomobilismo kreskis, kaj ekestis deziro transveturi sufiĉe rapide kaj sekure la Alpojn. Tiam grandparte ankoraŭ ne ekzistis senpolvaj stratoj. Ankaŭ la strato norde kaj sude de Gastein troviĝis en plorinda stato. Pro tio la fervojo devis transporti nur malmultajn veturilojn tage. Oni metis ilin per normalaj relpontoj en ŝarĝvagonon, fiksis ilin kaj kuplis la vagonojn al la venonta trajno. La personoj vojaĝis en la pasaĝervagonoj. Nur post 1931 ekzistis apartaj aŭtotransport-trajnoj.
La milito kaŭzis paŭzon. Post la milito la anglaj kaj usonaj okupantoj postulis transport-trajnojn por siaj militaj aŭtomobiloj. Ĉiun tagon veturis po unu tia trajno al ĉiu direkto. Oni konstruis apartajn ŝarĝdeklivojn en Böckstein kaj Mallnitz. En 1947 okazis la permeso por civila transporto.
Tiam la strato ankoraŭ estis preskaŭ ne uzebla, sed la fremdultrafiko komencis kreski kaj postulis ian plibonigon. Oni plukonstruis la sudan straton malavare. La rezulto estis respektiva: de 1947 ĝis 1956 la frekvenco dekobliĝis! La graveco por la turisma kaj transittrafiko evidentiĝis kaj postulis pliajn konstruajn disponojn. La ŝarĝdeklivoj en Mallnitz kaj Böckstein estis plivastigitaj en 1951, 1954 kaj 1955. La celbazo por la planado estis 20.000 aŭtomobiloj jare. Sed la evoluado kvazaŭ forkuris. Ĝi kvarobliĝis dum kvin jaroj al pli ol 30.000! Pro tio jam en 1953 okazis malagrablaj atend-situacioj. Novaj plibonigaj disponoj okazis:

- Disigo de la ekveturaj kaj alvenaj ŝarĝdeklivoj.
- Instalado de apartaj ekspedejoj kun oficisto, novaj signalinstalaĵoj (1959).
- Markigo de pluraj aŭto-ŝpurvojoj por fluigo de la alveturado.
- Modernigo de la lumigado, instalado de sendependa elektra centrejo (en 1960).
- Konstruado de sufiĉe longaj insul-peronoj (1960).

Tiaj konstruaj disponoj estus senefikaj, se oni ne trovus racionaligajn solvojn sur la reloj. Ĝis tiam (1957) ĉiu trajno konsistis el 12 vagonoj por entute 20 ĝis 30 aŭtomobiloj, unu vagono por unuŝpuraj veturiloj (10 motorcikloj) kaj du vagonoj por la personoj. La aŭtomobiloj estis fiksataj sur la vagono. La personoj devis grimpi el kaj al siaj aŭtomobiloj. Post la forveturado de ĉiuj aŭtoj la venonta aŭtomobilaro povis alveturi. Unu ŝarĝado daŭris 25 minutojn, la veturtempo 18 minutojn, do entute 43 minutojn, po trajnparo 86 minutojn. Ĉar la tunelo estas dutraka, samtempe du trajnoj povis veturi. Tiel oni povis transporti ĉ. 60 aŭtomobilojn hore en ĉiu direkto. La taga maksimumo estis 1300 aŭtoj. Sed la strata evoluo ne haltis, novaj disponoj necesis:

- Uzado de pli rapidaj lokomotivoj. La veturtempo malkreskis al 11 minutoj (en 1958).
- Instalado de interstacia bloko en la tunelmezo. Tiel la sinsekvo de la trajnoj povis okazi en 7 minutoj (antaŭe en 11 minutoj).
- Forlasado de la fiksiloj post longaj eksperimentoj. La konstruado de arkoj supra la vagonoj permesis, ke la personoj povas resti en la aŭtomobilo (1960). Nur la aŭtobus-vojaĝantoj devas eliri.

Per tiuj ĉi disponoj la taga trajnnombro kreskis de 36 (1957) al 78 (1961). La vagonoj de ĉiu trajno firme estis ligataj, ili kvazaŭ estis strato sen interrompo por la aŭtomobiloj. Ili tiel povis stari sen interspaco. La rezulto de la raciaj disponoj estis impona: la aŭtomobilnombro kreskis inter 1952 kaj 1961 al la centoblo! !
La restadon de la personoj en la veturiloj oni riskis laŭ la spertoj en la svisaj tuneloj. La arkoj sur la vagonoj malhelpas danĝeron de falantaj objektoj (ekzemple de la katenaria drato). Komence laŭ svisa modelo la aŭtoradoj estis tenataj per malpeza kojno, poste sufiĉis la manbremso de la aŭto. Ĉar la veturiloj haltas laŭvice sen interspaco, kelkaj staras sur diversaj vagonoj kun siaj aksoj. Pro tio oni centprocente devas malhelpi disigon de la trajno dum la veturado. La kupliloj estis plifortigataj al romporezisto de 100 tunoj. La bremskuplil-tuboj ĉiujare estas ŝanĝataj.
Nova konstruaĵo kvarobligis la kapablecon: dua ŝarĝdeklivo en ĉiu stacio, unu por ekveturo kaj unu por alveno. La veturiloj alveturas kaj forveturas sur la trajno samtempe. Per tiu ideo la kapacito kreskis de 60 al po 260 en horo kaj direkto. Tio signifis 20 minutan periodon kaj sufiĉis por du jaroj. Plia efikeco postulis trian trajnon. Sed tio nur eblas, se la horaro estas rigida. Kompreneble la tunelo unue havas la taskon servi al la aliaj trajnoj. La aŭtomobiltrajnoj estas nur kvazaŭ "kromtasko". Sed tamen modernaj signaliloj ebligis malkreskon de la trajnperiodo al 12 minutoj kun po 85 aŭtoj sur trajno. La kapacito fariĝis tiel po 420 veturiloj en horo kaj direkto. La aŭtomobiloj preterveturas ĉe biletejo, la pagado daŭras 3 sekundojn, kaj ili jam veturas al la starŝpuro. Post nelonga atendado kaj alveno de la trajno ili veturas al la trajno – sekvante la antaŭe alvenintajn aŭtomobilojn. Meznombre oni atendas 6 minutojn kaj estas survoje 12 minutojn. Tio signifas vojaĝrapidecon de 40 km/h, pli ol sur strato montara.
Kompreneble tiu ĉi densa trafiko okazas nur laŭ bezono, do dum semajnfinaj someraj tagoj. 80% de la trafiko okazas inter junio kaj septembro. La maksimuma taga sumo en 1973 (28-a de julio) estis 10.083 aŭto-punktoj (persona aŭto = 1 punkto, aŭtobuso = 2 punktoj, motorciklo = 0,5 punktoj ktp.). Pli ol 85% de la veturiloj ne devis atendi, nur 10% atendis 20 ĝis 30 minutojn. Pli longa atendado okazas nur pro eksterordinaraj perturboj. Tiel en 1973 nur kvar fojojn oni devis atendi 2 horojn. La ĝisnuna rekordo estis dum aŭgusto 1974: monate 3931 trajnoj kun 178.913 aŭtomobiloj, enspezo de 20,65 milionoj da ŝilingoj.
Dum la vintro la tunelo kelkfoje estas la sola ebleco de aŭtotrafiko tra la Hohe Taŭern.
La evoluado de la aŭtotransporto tra la Taŭern-tunelo estas tipa por dependeco inter diversaj faktoroj: aŭtotrafiko turista, kapableco de la strato, de la tunelo.

Momente la fervojo kapablas gluti la trafikon. La stratostato limigas la trafikon. Sed la strato-konstruistoj ne dormas, ili momente laboras ĉe la norda (Salzburga) flanko. La fervojo tamen rigardas al la estonteco: per simplaj metodoj ni povas denove kreskigi la trafikon (je 80%)!

Verkis originale: Dipl. inĝ. F. Tschom, Linz

Fontoj:

GD-Nachrichtenblätter (ÖBB in Wort und Bild) kun la aŭtoroj d-ro inĝ. Dultinger, d-ro Schantl, reĝ. kons. Prinz

Verkehrsannalen (d-ro Schantl)

Enzyklopädie des Eisenbahnwesens 1912

Jarraportoj pri la aŭtotransporto (dipl. inĝ. Pontasch)

Kaj la afabla subtenado de la biblioteko de ÖBB (d-ro inĝ. Schober) kaj fervoja muzeo de Vieno (dip. inĝ. Desbalmes).

ADMINISTRAJ INFORMOJ

Vizito al du iamaj IFEF-estraranoj en Amsterdam.



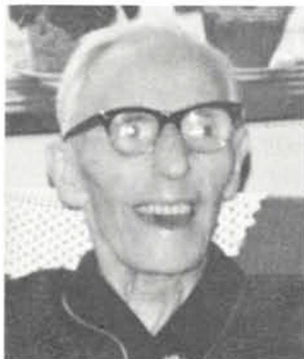
La estraro antaŭ nelonge sentis la bezonon krei specialan dokumenton por niaj honoraj membroj kaj presigis tiucele limigitan stokon. Nun havante kaj la dokumentojn kaj la orajn insignojn mi dediĉis la semajnfinon 28/29 de junio por viziti en iliaj hejmoj en Amsterdam du sinjorojn

W. Biesheuvel kaj E. J. Drijfhout,

kiuj ambaŭ apartenis de 1948 ĝis 1958 al la estraro de IFEF.
Ili siatempe kunhelpis konstrui kvazaŭ el la nenio nian nunan federacion. En la 10a kongreso de Aarhus en 1958 ili estis pro iliaj meritoj nomumitaj honoraj membroj de IFEF.
Kvankam nur post 18 jaroj eblis liveri al ili ankaŭ la eksterajn akcesoraĵojn, ili ambaŭ tre ĝojis pri ĉi tiu gesto.
S-ro de Jong kiel iama Prezidanto kaj s-ro van Leeuwen kiel nuna Vicprezidanto ĉeestis la ceremonion. Estis emociaj momentoj por ĉiuj.
S-ro Drijfhout same kiel la edzino feliĉe estas en bona sanstato kaj vigle rakontis pri diversaj travivaĵoj, kiujn li havis kun ekstarlandaj gastoj. Estas fame konate, kiel lerte li ĉiam gvidis ilin tra Amsterdam. Oni povis ekscii, ke li ne nur bone konas sian urbon kaj ties historion, sed ke li amas sian hejmlokon.

S-ro Biesheuvel kun edzino vivas en maljunulejo. Nur antaŭ kelkaj tagoj li revenis el hospitalo. Kvankam videble ankoraŭ malforta, li vigle partoprenis la babiladon kaj tiom ĝojis, ke li ne laciĝis.
S-ro Lok, honorigita dum la 12a kongreso, ricevis la oran insignon jam en Stoke-on-Trent. La ankoraŭ mankantan dokumenton li intertempe ankaŭ ricevis.
IFEF ŝuldas al siaj iamaj respondeculoj multon. Sen ilia initiativo ne estus novkreita nia memstara federacio. Ili dediĉis grandan parton de sia vivo por nia movado. Estas do memkompreneble, ke ni dokumentigis tion al ili.
Per mia vizito mi alportis la dankon kaj la salutojn de ĉiuj IFEF-membroj kaj ankoraŭfoje mi deziras al ili kaj al iliaj edzinoj sanon kaj longdaŭran bonfarton.

La sekretariino



S-ro W. Biesheuvel († julio 1975)

Supre: S-ro E. J. Drijfhout.

LA JUNULARO

Dum la kongreso en Villach, mardon la 13-an de majo 1975, kunsidis la Junulara Sekcio de IFEF.
La tagordo antaŭvidis la jenajn punktojn:
1. Pligrandigo de la nombro da gejunuloj en la fervojista Esperanto-movado.
2. Rilatoj al ne-esperantistaj junularaj organizaĵoj, kaj propagando pri Esperanto.
3. Junularaj aranĝoj.

Oni enketis pri la jarraporto de ĉiu landa sekcio de IFEF koncerne la punkton 26-an, pri la junulara agado. El tiu enketo rezultis ke, bedaŭrinde, la gejunuloj ne estas multe-nombraj, kaj eĉ-ie-tute ne ekzistas.
Tial, urĝas ricevi de ĉiu Landa Sekcio pli detalajn informojn pri la ekzisto de junulara movado kaj agado, nome:
1. la nombro de junaj esperantistaj fervojistoj (nomoj, adresoj, naskiĝa jaro);
2. nomoj de la respondeculoj pri junularaj aferoj de ĉiu Landa Sekcio.
3. formo de la propagando, farata okaze de Esperanto-kursoj (ĉe la fervojista Sekcio).
4. ĉu oni jam esploris pri la ebleco starigi Esperanto-kursojn ĉe Kluboj, Asocioj kaj, ĝenerale, en medioj vizitataj de gejunuloj? (eventualaj rezultoj);
5. ĉu oni iam disdonis materialon pri Esperanto al la junaj ne-esperantistaj fervojistoj, (kun informoj pri la agnoskoj) kiujn akiris la internacia lingvo en la fervojista medio?
6. ĉu oni kontaktis la fervojajn sindikatojn?
7. ĉu la kursoj de Esperanto okazas ĉiu-jare ĉe la Fervojista Sekcio? Kiom da tempo ili daŭras? Kiom da personoj partoprenas kutime? Ĉu nur fervojistoj? Kiom da procentoj?
8. ĉu vi havas sidejon?
9. ĉu vi aranĝas regulajn kunvenojn? Kiom ofte?

Dum la kunveno, oni esploris la kaŭzojn de la ĝenerala ne-interesiĝo de la junularo pri nia Movado.
Evidentiĝis, ke urĝas inventi novan pli trafan propagandon, precipe destinatan al la gejunuloj, antaŭ la okazigo de kursoj en la fervojista medio; urĝas ellabori novajn tekstojn por naciaIingvaj varbfolioj por-junularaj, ilustritaj; studi la eblecon por la gejunuloj vojaĝi, interŝanĝi gastecon kaj korespondadon kun la tuta mondo.
Necesas interalie enketi, eĉ sur-strate, inter la junaj fervojistoj, propagandi pri ekskursoj kaj skio-semajnoj, informadi pri la ebleco ricevi — kie tio eblas — specialan permeson de la fervojo, okaze de la fervojistaj Esperanto-kongresoj.
Por la venonta jaro, oni povos TRE EFIKE reklami, tiu-sence, pri la sveda kongreso, kiu certe allogos gejunulojn de ĉiuj landoj.
Mi ankaŭ instigis la gejunulojn, eventuale petanta la kunlaboron de aliaj — ne tiom junaj — membroj kaj de la TEJO-anoj, sin impliki en sia lando, precipe en la pli-ampleksigo de la rilatoj kun ne-esperantistaj junularaj organizaĵoj, iom post iom enirante la medion de la Asocioj aŭ Kluboj, ĉu sportaj, ĉu politikaj, ĉu kulturaj, ĉu sindikataj, ĉu religiaj, en kiuj kuniĝas kaj agas gejunuloj, proponante

Esperanto-kursojn kaj senlace organizante debatojn.
La unua agado, kiel mi jam havis la okazon publikigi antaŭe, estas: skribi nacia-lingve al la landaj fervojaj revuoj, liverante artikolojn pri Esperanto, kaj klarigante ke la skribanto estas juna fervojisto. Oni eĉ povas peti, per sufiĉa nombro da leteroj, ke Esperanto estu enkondukata en la fervojajn konkursojn kaj ekzamenojn.
Mi rekomendis ankaŭ:

- organizi ekskursojn, invitante la junajn fervojistojn, precipe tiujn ne-esperantistajn;
- zorgi pri la kontaktoj kun la aliaj fervojistaj post-laboraj Sekcioj;
- partopreni en la diversaj TEJO-aranĝoj kaj renkontiĝoj, flanki la agadon de TEJO kaj, eventuale, peti la apogon de TEJO;
- doni al la fervojista Esperanto-Asocio karakteron de "klubo por gejunuloj", invitante aliajn Asociojn, en kiuj estas gejunuloj, okaze de inaŭguro de Esperanto-kursoj, debatoj ktp., kaj petante afiŝi propagandon en la Asocioj mem, kie eblas;
- komuniki al la loka gazetaro la komenciĝon de la kursoj;
- organizi distrajn kunvenojn.

Ne necesas aldoni ĉi tie, ke la ĉeesto de gejunuloj konsistigas tre gravan aferon en nia movado, unue ĉar la situacio de la junularo respegulas la situacion de la tuta movado, poste, ĉar ni scias ke, preskaŭ certe, Esperanto bezonos ankoraŭ plurajn jarojn por gajni sian batalon, kaj do, la nunaj gejunuloj estas la venontaj plenaĝaj aktivuloj.
Do, la tuta propagando kaj la agado de IFEF devus esti adresataj **precipe** al la junularo.



Pri la junularaj aranĝoj, fine, oni diskutis pri la venonta skio-semajno, en la jaro 1976-a. Eblecoj ekzistas en Hispanujo kaj en Francio. Ni tuj diskonigos la decidon.

Mirella Merlani
via Giovanni Verga, 69
00137 ROMA (Italio)

P.S. La junular-gvidantino kaj la krom-komitatanoj pri junularaj aferoj petas la helpon de la gejunuloj kaj de ĉiuj IFEF-anoj por la disvolvigo de la junulara movado en nia Federacio. Se vi havas ideojn pri tio, bonvolu skribi al la gvidantino de la junularo.

FKS.

(Fervojista Koresponda Servo)

Praktiku Esperanton per korespondado. FKS estas preta helpi vin trovi leteramikojn . . .
Turnu vin al FKS: 76, rue Bataille, F-69008 LYON (Francio). Vidu informojn kaj aliĝilon en IF/3 - paĝo 51.

1875 – 1975

PASIS UNU JARCENTO, de post la naskiĝo de du pioniroj, la verkistoj de fervojaj dokumentoj en Esperanto. Temas pri la du jenaj kolegoj:

JOSEF REBIĈEK (Ĉeĥoslovakio) kaj **EDWARD M. ROSHER** (Britujo)

Pri ambaŭ forpasintaj kolegoj, jen kelkaj informoj en konciza formo:

JOSEF REBIĈEK naskiĝis en aŭgusto 1875, en Hungaria urbo. Ricevinte doktoran diplomon en PRAGO, li eklaboris en la stacio LIPNIK, antaŭ ol esti vokita al VIENO, ĉe la Komerca Departemento de la Fervoja Direkcio (tiam Aŭstro-Hungara).
En 1918, tuj post la estiĝo de la Ĉeĥoslovaka Respubliko, li eklaboris ĉe la nova direkcio de la Ĉeĥoslovakaj Fervojoj (ĈSD) en la urbo OLOMOUC, kie li baldaŭ fariĝis ĉefo de Departemento por la Komercaj Aferoj.
Jam dum sia juneco, li interesiĝis pri diversaj projektoj de internacia lingvo, sed nur en 1918 li lernis la lingvon Esperanto. Poste, li verkis, tradukis kaj korektis multajn artikolojn kaj librojn. El inter tiuj troviĝas ankaŭ la unua traduko de la franca-germana eldono de la "Internaciaj Konvencioj pri Pasaĝer-, Pakaĵ- kaj Frajtaĵ-trafikoj 1930". Bedaŭrinde, lia Fervoja Terminaro ne povis esti eldonita pro manko de mono. Multaj el liaj laboraĵoj ne estas bone konataj, eble pro la fakto, ke li uzis diversajn pseŭdonimojn, kiel plej-ofte "Dianto".
Dank' al liaj klopodoj, okaze de la 13-a Universala Kongreso en PRAGO 1921, la Fervoja Ministerio interalie publikigis cirkuleron, kiu varme rekomendis la lernadon de la lingvo Esperanto. Post la dua mond-milito, li interalie tradukis la novajn tekstojn de la "Internaciaj Konvencioj", sed la traduko ne estis presita.
En februaro 1949, Josef REBIĈEK estis elektata Honora Prezidanto de la Esperanto-Klubo de OLOMOUC, ne nur pro sia kompetenteco kaj sindonemo, sed ankaŭ pro tio, ke li, unue, pruvis la praktikan uzeblecon de la lingvo, kaj, due, konatigis, al la mondo, grandan parton de la plej bela ĉeĥoslovaka literaturo.
JOSEF REBIĈEK mortis la 6-an de majo 1960, sed multaj jaroj antaŭe lia filo JAROMIR REBIĈEK jam estis transpreninta la torĉon! Kiel emerita inĝeniero, la filo de nia pioniro ankoraŭ bone laboras por Esperanto.
La patro kaj la filo plene meritas la dankemon ne nur de siaj samlandanoj, sed ankaŭ de la tuta monda fervojistaro.

EDWARD M. ROSHER naskiĝis en decembro 1875, en Britujo. Kiel juna inĝeniero, li partoprenis, jam en la jaro 1896, en la konstruado de 1610 km da fervojoj en SUD-AFRIKO, kie li restadis ĝis 1907.
En 1908, li forlasis la Kapon de Bonespero kaj trairis la Atlantikon ĝis KUBO, kie li konstruis plurajn fervojajn liniojn. En 1915, li ŝip-veturis orienten, tra la Atlantiko kaj Mediteraneo, por fine trafi la urbon BAGDAD (ĉefurbo de la nuna IRAKO), kie li, kiel ĉef-inĝeniero, konstruis novajn fervojajn liniojn. En 1919, li vojaĝis tra SOVETIO ĝis SIBERIO, kie li verkis specialan raporton pri la Trans-Siberia Fervojo.

E. M. ROSHER mem-lernis la lingvon Esperanto dum sia restado en Mezopotamio (1918), kaj efektive ekuzis ĝin en Siberio (1919).
Nur ekde 1920, li malpli vojaĝis kaj restadis en KALIFORNIO (USONO) por plenumi diversajn inĝenierajn taskojn. Post kelkaj jaroj, li tamen rehejmiĝis en Britujo, kaj loĝis en HASLEMERE (Surrey). De tiam, li ne ĉesis labori por verki kaj traduki en Esperanto teknikajn dokumentojn.
El liaj ne-publikigitaj fervojaj tradukoj estas tiu de la SCHLOMANN-VORTARO (5a volumo), kiu estas rimarkinda. Lia plej konata verko estas la "FERVOJA TERMINARO" aperinta en la Jarlibroj de UEA (1952 kaj 1953).
E. M. ROSHER forpasis la 8-an de junio 1969; lia nomo restu gravurita en la memoro de la IFEF-anoj!

André Blondeaux.

B.N. Kiuj posedas aŭtentikajn informojn pri aliaj pioniroj kaj ankoraŭ ne sendis ilin al Blondeaux, tiuj bonvolu tion fari kiam eble! Anticipan dankon!

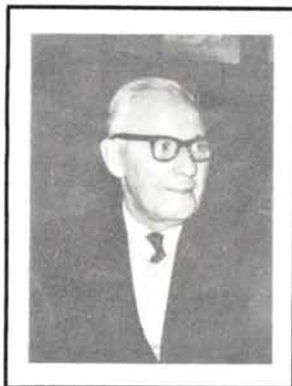
NI MEDITU

Estas la persistado de la homoj en ilia barbareco, kio devigas min, obstini per mia modesta farado kontraŭ la ĝenerala nenionfarado. Se oni ĉiam nur atendus de la venontaj jarcentoj, ke okazos io, nenio okazus.

Berta von Suttner (1843-1914)
aŭstra verkistino
Nobel-pacpremio en 1905

NEKROLOGO

La 14-an de julio forpasis en Amsterdam nia Honora Membro **Willem Biesheuvel** en aĝo de 80 jaroj.
Biesheuvel estis unu el la fidelaj membroj kiuj, jam de la fondiĝo de la Internacia Fervojista Esperanto Federacio en 1948 akceptis funkcion en ĝia estraro, kiel kasisto.
Ne facila estis lia tasko vivteni organizaĵon kies membrokotizo egalis al tri "internaciaj respondkuponoj" en jaro, el kio li devis ĉiujare pagi almenaŭ la preskostojn de 6 kvarpaĝaj bultenoj.
Sed kun siaj kolegoj en la estraro li batalis por la konservado de la federacia fundamento per malgrandaj subvencioj de komprenemaj membroj kaj per la enspezoj de kongresaj "tomboloj", kies premioj alportis entusiasmaj gekongresanoj.



Tiel li eltenis dum dek jaroj sur plej malfacila loko en la estraro.
Por honori tiun laboron ni resonigas la lastan, senafektan frazon, el la dulinia "Raporto" de la kaskontrola komitato de nia 4-a kongreso:
"La kasisto, kolego W. Biesheuvel, meritas dankon pro sia akurata laboro".

La I.F.E.F.-estraro.

EL NIAJ LANDAJ SEKCIOJ

GEFA-jarkunveno

Kvankam en Nr. 1/75 ni publikigis, ke la GEFA-jarkunveno ĉi-jare estus en Garmisch, ni nun devas sciigi, ke pro diversaj kaŭzoj GEFA estis devigata ŝanĝi la lokon kaj elekti la urbeton Treuchtlingen. Intertempe evidentiĝis, ke Treuchtlingen tamen estas bona solvo. La urbaj instancoj montras favoron kaj subtenon.
Treuchtlingen estas bone atingebla. Ĝi situas sur la linio Würzburg-München respektive Nürnberg-Augsburg kaj haltas tie multaj rapidtrajnoj. Do, inter la 10a kaj 12a de oktobro GEFA atendas multajn geamikojn.
Anoncu vin ĉe: Josef Weidacher
8 München 82, Schneefinkenweg 11.

DEFA - Esperanto-klarigoj en dana porklienta horaro.

La 26-an de majo 1974 komenciĝis nova epoko por DSB: novaj, modernaj kaj pli komfortaj vagonoj, novaj koloroj, novaj uniformoj kaj novaj aspekto kaj tipografio de la horaro. DEFA eluzis la okazon instigi al DSB translokigi la Esperanto-klarigojn de la granda horaro pri danaj trajnoj al la horaro por eksterlanda trafiko. Samtempe aperis novaj mallongigoj, kaj DEFA-anoj novredaktis la tekston. La fotorepreson ni publikigas ĉi-sube (kun pardonpeto pro la malbona kvalito).
Ni petas vin sendi al DSB dankleterojn kaj montri la horaron al via fervoja administracio por instigi ilin agi simile.

Klarigo de la signoj en Esperanto

⚒	Labortage
†	Dimanĉe kaj festotage (Festotagoj en Danlando: 25/12, 26/12 1975, 1/1, 15/4, 16/4, 19/4, 14/5 kaj 27/5 1976)
⌇	La trajno veturas ne ĉiutage
}	La trajno traveturas alian linion
|	La trajno ne haltas en la koncerna stacio
•	Trajnŝanĝo
TEE	Trans-Eŭrop-Ekspreso. Nur 1-a klaso
Ⓛ	Rapida trajno. Rezervado de sidloko rekomendinda. Vojaĝante trans Grandan Belton (inkluzive je en- aŭ detrajniĝo sur la pramo) sidlokbileto estas postulata. Alikaze la trajno povas esti uzata sen sidlokbileto, se troviĝas liberaj sidlokoj
Ic	Interurba trajno. Sidloko rezervebla. Vojaĝante trans Grandan Belton (inkluzive je en- aŭ detrajniĝo sur la pramo) sidlokbileto estas postulata. Alikaze la trajno povas esti uzata sen sidlokbileto
R	Sidlokbileto postulata
▸	Sen transporto de ekspeditaj pakaĵoj
✕	Stacidomrestoracio aŭ restoracivagono
R	Vendo de refreŝaĵoj en la trajno
2 / 1.2	Direktaj vagonoj
▬	Kuŝvagono
🛏	Litvagono
⛴	Pram- aŭ ŝipkomuniko
🏛	Limstacio kun pasport- kaj dogankontrolo
af	Forveturo
an	Alveno
Ma	Lunde
Ti	Marde
On	Merkrede
To	Ĵaŭde
Fr	Vendrede
Lø	Sabate
Sø	Dimanĉe
kun	nur
ikke	ne

RADIO-ELSENDOJ

ITALIO

Radio Roma, Esperanto, C.P. 320, I-00100 ROMA (Italio)

Oni skribu al la oficiala adreso, supre indikita; nur se temas pri urĝaj aferoj oni povas uzi la privatan adreson de la redaktoro: D-ro Antonio De Salvo, Via Clelia 88, 00182 ROMA APPIO (Italio).

La elsendoj okazas ĉiun dimanĉon, de la 21-a horo ĝis la 21-a kaj 20 minutoj (laŭ mez-eŭropa tempo) sur tri ondlongoj. Metroj 25,42; 30,90; 41,24, kilohercoj 11800; 9710; 7275.

La elsendoj temas pri "Novaĵoj el Italujo", "Kuriero de Esperanto" kaj "Leterkesto". Kun ĝojo ni akceptas informojn, sugestojn, rimarkojn, raportojn pri aŭdebleco kaj enhavo de niaj elsendoj.

Korespondado estas tre grava por ni; eĉ simpla poŝtkarto, de tempo al tempo, estas tre valora. Ni volonte sendas, kompreneble senpage, ilustritan programbroŝuron (bonvolu indiki la deziratan lingvon; ĝi, bedaŭrinde, ne ekzistas en Esperanto, sed nur en la lingvoj itala, angla, franca, germana kaj hispana).

BRITIO

Du T.V. programoj en Britio. La 22an de pasinta aprilo, la brita T.V. elsendis programon dum 3-4 minutoj pri la trinkejo 'La Verda Stelo' (en Stoke-on-Trent) kaj pri Esperanto.

La Verda Stelo, kies foton vi vidas ĉi-sube, estas la sola esperantista trinkejo en Britio. Diversaj klubanoj parolis esperantlingve. Tiu elsendo povis esti vidata en tuta Britio. La iniciatinto de tiu elsendo estas nia kolego BARKS.

B.B.C. faris alian tutnacian TV-programon, la 26-an de Majo, okaze de la brita nacia kongreso en Leamington (apud Warwick), dum ĉirkaŭ 4 minutoj. La programo montris kiel homoj de diversaj nacioj povis interparoli facile kaj flue. Brita ano klarigis kiel li uzas Esperanton: – dum ferioj ekstere,
– por korespondi kun diversaj landanoj,
– por interŝanĝo de ideoj, interesoj (ekz. ŝako, poŝtmarkoj, politiko, vivmaniero, k.t.p.).



Trinkejo "La Verda Stelo" en Stoke-on-Trent (Britio).

RECENZOJ

"ESPERANTO EN PERSPEKTIVO"

Tiu ĉi verko, kiun CED rigardas kiel kronon de sia multjara esplora kaj dokumenta laboro, konsistas el Antaŭparolo, Nomaro de Kunlaborintoj, ses partoj kun entute 23 ĉapitroj, ĝenerala bibliografio, listo de mallongigoj, persona kaj tema indeksoj. Ilustraĵoj en diversaj ĉapitroj kompletigas la tekston kaj vigligas la tuton. Kune kun la indeksoj, la libro havas 876 paĝojn. Ĝi estas eldonita en 3000 ekzempleroj. La vendoprezo estas 84,– guldenoj.
La libro estas verkita de prof. d-ro I. Lapenna (ĉef-redaktoro), U. Lins (redaktoro) kaj T. Carlevaro.

"MAN-LIBRO PRI TRANSPORTO DE FLUIDAĴOJ" de ĉefinĝeniero Jacques MANCEAU (Saintes-Francio). Inĝenieroj kaj teknikistoj silente laboras por ke Esperanto fariĝu utiligebla en sciencoj kaj teknikoj, sed iliaj verkoj plejofte restas ne-konataj de la interesatoj. Tial, ni hodiaŭ prezentas la plej rimarkindan el tiaj verkoj aperintaj en 1973.
Temas pri la "Man-Libro pri transporto de fluidaĵoj", kiu estas bona reproduktaĵo per fotokopia sistemo Kseros, kaj entenas 251 paĝojn en formato 15 x 21 cm. En la teksto abundas teknikaj informoj, teoriaj kaj praktikaj, tuj utiligeblaj fare de divers-branĉaj teknikistoj.

MENDU la libron ĉe UEA, Nieuwe Binnenweg 176, en Rotterdam-3002, kun sampempa pago al Poŝtkonto No. 37 89 64 (Den Haag). La prezo estas: 20,60 guldenoj, inkluzive de la send-kostoj (proksimume: 35 fr. fr.)

EL BUDAPEŜTA INFORMILO

5-a VINTRA ESPERANTISTA FERIO (VEF), Budapeŝto, 28.12.1975 - 2.1. 1976.
El la programo: urborigardado per buso, tuttaga ekskurso provincen, E-seminarioj, Internacia Silvestra Balo, ktp.
Partoprenkotizo laŭ kategorioj: de 1.000,– Ft-oj.

4-a VARIA INTERNACIA SEMAJNO (VIS), Budapeŝto-Danubkurbiĝo-Székesfehérvár, 18.8. - 23.8.1975.
El la programo: rondvojaĝo en Hungario per aparta busoj kaj ŝipo.
Partoprenkotizo laŭ kategorioj: de 1.100,– Ft-oj.

Petu informojn kaj aliĝilojn de niaj perantoj aŭ rekte de Budapeŝta Esperanto Turisma Servo: BETS, H-1443 Budapeŝto, Poŝtkesto 153, Hungario.

La redaktofino por la venonta IF estas 20.9.1975.

Grafika kaj teknika prizorgo: *Grafika Studio Nevan,* Rotterdam.